

Title	イギリス海運政策史上のアメリカ
Author(s)	佐波, 宣平
Citation	経済論叢 (1941), 53(4): 392-405
Issue Date	1941-10
URL	http://dx.doi.org/10.14989/131603
Right	
Type	Departmental Bulletin Paper
Textversion	publisher

會學濟經學大國帝都京

經濟論叢

號四第 卷三十五第

月十年六十和昭

論叢

日本銀行を中核とする金融機關の組織體……

經濟學博士 小島昌太郎

資本主義を越ゆるもの……

經濟學博士 柴田敬

イギリス海運政策史上のアメリカ……

經濟學士 佐波宣平

個人主義經濟倫理の批判……

經濟學士 白杉庄一郎

ナチス經濟團體とカルテル……

經濟學士 靜田均

研究

石門心學に於ける經濟思想……

經濟學士 竹中靖一

經濟社會の構造分析……

經濟學士 北野熊喜男

說苑

ロバートソンの價格水準理論の批判……

經濟學士 青山秀夫

陳翰笙著「産業資本と支那農民」……

經濟學士 鈴木總一郎

附錄

彙報

外國雜誌論題

イギリス海運政策史上のアメリカ

佐 波 宣 平

カレーの喪失は或る意味でイギリス海運政策史を大きく區劃する。古くプランタジネット王家のイギリス入りからまるこの政治的所領地を問題にしてゐた限りのイギリスは、大かれ少かれ、中世的ステープル原則を脱却することは出来なかつた。ところが、カレーを喪つて十ヶ月餘にして登位したエリザベスのイギリスは、文字通り、島國に還元されることによつて、却つてナショナルイズムに目覺め、新しく世界史的發足の決意を固くした。

だが、そこには、既に新しい世界に大規模な探險や侵略を敢行しつゝあつたイベリア半島の專制王國が絶壁の如くに聳え立ち、折角出やうとする小國イギリスの道を阻んだ。こゝに、近世初頭に於けるイギリスの焦燥が初まり、有名なエリザベスの海賊船が出動する。自らは新天地に踏入れることなくして、途中の海上にスペイン船を襲ひメキシコやペルーの金銀を掠め取る。併し、この仕事は決して安易でなかつた。強國スペインからの嚴重な抗議を恐れて常に表面をつくらふのに努めなくてはならなかつたし、また、收獲の著しく不規則なこの稼業は到底近代國家の恒久的企業として適しなかつた。かくして、このやうな過渡的焦燥期のイギリスとしてどうしても避け得なかつたのが一五八八年の對スペイン海戰であるが、これによつて無敵艦隊必ずしも無敵でないことを知ると、イギリスの世界政策は本格的に發展する。エリザベス晩年の東印度會社を始めゼームズ一世治下にはアメ

リカ・アフリカの各地に續々特許植民會社が設立される。

ところで、これら植民地建設の當初の目的は金銀の鑛山であつた。當時の重商主義からしてこれは自然である。併し、間もなく到るところでこの期待が單なる夢に過ぎなかつたことが知れると、次には愈々貿易機構からの植民政策が始まる。この場合最も有望と視られたのはアメリカであつた。¹⁾東印度は建設勿々の十七世紀初年既にその價值を問題視され、幾多の激しい論争を惹起してゐる。そこから輸入されるキャリコ・絹織物は却つてイギリス毛織物と競争關係に立ちその販路を狭くした。アフリカからの返荷ニグロは勞働力として各植民地に再輸出されたが、一六一八年以來度々特許狀が出たにも拘らず、アフリカ植民會社はいづれも失敗した。これに對して、アメリカは、バルチックの船艦資材 (naval stores) と魚類、南ヨーロッパ・東洋の生絲、謂はゆる植民地貨物として染料・棉花・砂糖等々、なほまた銅・鐵等をも産出し、この地一つを確保すればイギリスは優に中世以來の外國依存の消極貿易を一擲し得るとさへ喧傳された。²⁾(事實、アンダアスの調査によるも、獨立戦争に到るまでのアメリカは、常にイギリスの對植民地貿易に極めて有利なバランスを提供した³⁾)さて、序言はこの程度にとどめ、このやうな貿易機構にあつて、貿易と最も關聯の密接な海運に對し、特にアメリカとの關係に於て、近世のイギリスはどうした政策をとつたであらうか、本文の考察に入りたい。

二

近世イギリスの海運にとつてステープルを超えることは中世を克服することであつた。一般には斯う言へる。併し、國王にとつても商工業者にとつても、永く自分たちを習慣づけたこのプレファレンス方式から抜出ることには決して容易でなかつた。一四九六年ヘンリー七世がカボット父子に下付した特許狀は發見されるであらう土地

- 1) H. C. Hunter, How England got its Merchant Marine, 1066-1776, 1935, p. 309.
- 2) G. L. Beer, The Origins of the British Colonial System, 1578-1660, 1933, Chapter III.
- 3) Hunter, How England., p. 308-310.

との貿易上の獨占權と輸入税免除の特權を與へたが、これに對して、カボットの船は常にプリストル港に歸航すべく要求された。各航海に舉るであらう利益の五分の一を國王が受取らんがためである。一五〇一年三月十九日附で Richard Warden 他四名に與へられた新發見地貿易特許狀、その翌年 Thomas Ashbourns 他三名に對する特許狀また同様に、歸航をイギリスに限定した。倫敦塔での永い幽閉生活の後にウォタ・ローレーが許された南アメリカ航海また然り。¹⁾

だが、これらは多くゴールド・マニアの探險航海の域を出てゐない。中には四十年の長き特許期間を有するものもあつたけれども、事業の性質は概して一時的で夫々單獨的であつた。しかるに、マニユファクチュアの發達と共に次第にイギリス全産業機構から割出されて海外市场が建設されざるを得なくなると、著しく恒久的制度として貿易特許會社が設立され初める。モスクワ會社・レヴァント會社が先づこれであるが、これら二會社に對する特許狀に於ては嚴密な規定は設けられなかつたとは言へ、國王は與へた獨占到對して輸入貿易を専ら本國にコンファインすべく求めてゐる。東印度會社の場合は、設立當初、東洋への航海毎に資金を募集する方法をとり、その利益配當はイギリスで行はれる輸入貨物賣却の上り高——時としては現物の商品——をもつて行ふとしたが、これは歸航船舶をイギリスに限定せんとする意圖に於てであつた。²⁾

このやうな貿易制限がステープル原則の發展形態であること言ふまでもない。それは最早英蘭海峡を距て、カレーに對する如きとは意味を異にする。勿論、王室財政上の理由は依然として固く喰付いてゐた。³⁾けれども、中世のステープルのやうに單なる徵税上の利便からのみ來てゐるのではない。世界的に發展しやうとするイギリス・マニユファクチュアは、外國原料調達のための恒久的な道として、この形式を今や必至的に求めた。ところ

1) G. L. Beer, The Commercial Policy of England toward the American Colonies, Studies in History, Economics and Public Law, Vol. III. p. 16-18; Beer, Origins., p. 179.

2) Beer, Origins., p. 182, 183.

3) Beer, Origins., Chapter V.

で、エリザベス朝を過ぎ愈々アメリカにイギリス植民地が建設される頃になると、重商主義は同時により廣汎な意味の帝國主義として現はれ、本國は植民地を「國家の構成部分」といふよりは寧ろ「國家の所有物」として束縛し搾取する。この本國對植民地間の關係、——ステープル原則はこの段階にまで發展を辿る。而して、この貿易上のステープルを實現すべく最も格好な手段として擇ばれたものは、即ち、スチュアート王朝の航海條例である。⁴⁾

三

一六〇六年、スチュアート王朝で最初の植民地會社條例が出て、ヴァージニア會社が設立されたが、同條例第十六條は本國以外の國に植民地貨物を輸送する場合は該貨物を船舶と共に沒收す、と規定し、ハンタアの謂はゆるイギリス海運政策中最も重要なものの核心を示した。¹⁾そして、同じくヴァージニア會社に對する一六二一年十月二十四日附の樞密院令は、これを一層明白に「ヴァージニアからの煙草その他の商品はイギリス以外の如何なる外國にも直接持込むことを許さず、一度イギリス王國に輸入されその關稅を支拂ふべし」と定めた。²⁾ゼームズ一世治下のイギリスは外國貿易に於て好ましからぬ轉換期にあつた。一六一三年の出超三十四萬六千磅は一六二二年には逆に約三十萬磅の入超に轉じつゝあつた。³⁾一六二二年の貿易委員會(後の貿易植民局)は、即ち、かゝる貿易衰退の原因並びに救済方策の研究を目的に設けられたものであるが、同委員會に對する國王の上諭は特に「就中、如何なる方法をもつてすれば、この國の海軍並びに海運を最もよく維持し、海員の供給を十分になし得るや、如何にすれば外國商品の輸入のために外國の船舶を用ひしめず、反對に、我が國の船舶を就航せしめ得るや」を眞面目に注意深く考究するやう要求した。⁴⁾かくして、貿易政策としてのステープル原則は、その實現並びに海運促進のために、輸送機關を専ら自國船舶に限定しやうとする海運政策(航海條例)と結びつく。例へば、一六二二

4) W. Cunningham, The Growth of English Industry and Commerce in Modern Times, p. 472. 1) Hunter, How England., p. 88.

2) Beer, Origins., p. 191.; Hunter, How England., p. 89.

3) Hunter, How England., p. 297. 4) Hunter, How England., p. 91-93.

年、樞密院は海軍長官委員會に對して「バアバードス・バアミューダ・ヴァージニアその他植民地より商品を積載してイギリス以外の國に向ふ船舶は、イギリス税關の意に反し國王の大なる損失を招く。よつて、卿等はよろしく斯かる船舶をしてすべてロンドン港に向け航行せしめ、且つ、ロンドン港内にて荷揚せしむべく取締るべし」と命令し、翌三三年には、更に一層嚴重な令達をヴァージニア總督に送つた。曰く、「外國人はイギリス植民地内に於て船舶をもつて商業を営むことを得ず、植民地内のイギリス臣民はすべて輸出貨物を先づイギリスに陸揚することを要す⁵⁾」

併し、このやうな法規が度々出なければならぬのは、法規の内容とする事項が十分に守られなかつたからである。一六三四年七月十四日附樞密院よりヴァージニア總督宛の令狀はこれを告げる。「吾々の命令は實行せられて居らぬ。或る外國人は貴地で貿易を營み、或るイギリス商船は煙草を積載して直接オランダに航行してゐる。吾々は全く貴下等の不信實に憫くの外はない⁶⁾。議會をもたないチャールズ一世は法學者の助けを藉りて廢絶に歸してゐた諸種の税を再興した。中でも、中世の「五港」から思附いたシッパス・マナー（船税）は遂に彼を斷頭臺に送るのであるが、かうした諸税の増徴は當時の勞賃騰貴と俟つてイギリス製品を著しく割高に導き、アメリカ市場をして自由貿易のオランダ商品従つてオランダ船の跳梁に委せた⁷⁾。クロムエル革命に入つてこれは一層非道くなる。王黨派と議會派は互に他派に屬する船舶を拿捕してアメリカ貿易を混亂に陥れ、益々オランダ船の乗ずる隙を與へた。王黨派に加擔するヴァージニア政府當局は公然と一六四二―三年度法律第二十八號をもつて「オランダ國民が彼等自身の船舶にて植民地商品を運送し取引すること自由且つ合法的なり」と爲し、本國に對してはつきりと反抗の態度を示した⁸⁾。一六四八年クリスマス現在ヴァージニア碇泊商船三十一隻のうちイギリス本國船十二隻

5) Beer, Commercial Policy, p. 20.; Hunter, How England, p. 108, 109.

6) Hunter, How England, p. 109.

7) Beer, Origins, p. 353.

8) H. Heekhoff, Die Seeschifffahrt in der Aussenwirtschaftspolitik, 1938, S. 107.; Hunter, How England, p. 120.

ニューイングランド船七隻に對してオランダ船は十二隻の多きを數へ、西印度貿易の如きは壓倒的にオランダ船の支配下にあつた。⁹⁾かくして、遂にクロムエルは内亂の未だ收まらざるに、一六五一年、航海條例を發してイギリス貿易を擾亂するオランダを正面から敵としなければならなかつた。

既に一六〇三年ウスター・ローレイ卿をして、その「國王への捧呈書」¹⁰⁾に於て、オランダはキリスト教國十一ヶ國——イギリスその一——の所有船に比較する船腹を有すると指摘せしめたオランダは、その後半世紀經過しても依然として、John de Wittをして、その書 *The True Interest of Holland* の中に、「要するに、オランダは運送によつて海から有らゆる國を打負してゐる。オランダは世界全體の貨物の唯一の輸送者である。」と言はしめてゐる。事實、アムステルダムは全世界の倉庫であり、オランダ船は世界の *original sellers* と *ultimate purchasers* との間に殆んど常に介在した。併し乍ら、正に偉大な商業網・海運力を有し乍ら、纖維工業以外に全く産業を有たぬオランダは常に外國の *patronage* に依存しなければならなかつた。従つて、ここでは當然に自由貿易の原則が、オランダにとつて強味であると同時に弱味として、外國に對して許された。¹¹⁾しかるに、イギリスの國民經濟はより多く自國産業に重點を置き、多分にこれとの關聯に於て保護貿易・ステープル原則を採り、植民地を建設し海運の促進に意を用ひた。この自由貿易と保護貿易、商業資本と産業資本の對立、これこそ、クロムエル航海條例の經濟的後景と言ふべく、かくして、この條例は正にオランダの弱味を働いて、オランダ船の活動領域を奪ふべく、イギリスまたは原産地の船舶以外に依るイギリスへの商品輸入を禁止した。

さて、この航海條例を通してイギリスが特にアメリカに如何に政策しやうとしたか、であるが、アメリカ植民地を建設する端から——恰もオランダ船に新しい仕事を見つけてやるためであるかの如く——貿易をオランダに

9) Beer, *Origius*, p. 356-357.

10) Sir Walter Raleigh, *Observations concerning the Trade and Commerce of England with the Dutch and other Foreign Nations*.

11) Hunter, *How England*, p. 301-303.

押へられたイギリスとして、オランダに抗してアメリカ市場を秩序づけることは、他の植民地のそれにも況して本條例の重視するところであつた。吾々はこれを先づ、普通にクロムエル條例の前觸と言はれる前年のアメリカ植民地貿易禁止法について知ることが出来るが、一方また、クロムエルが、一六五一年十月九日、本條例を發するや否や、同月早くも海軍をアメリカに派遣して植民地の反抗的態度の取締に當つてゐることからも略々推察することが出来る。即ち、イギリス艦隊は先づババドースの秩序を回復せしめた後、十二月、豫てより王黨派に左袒してオランダに貿易を許してゐたヴァージニアを威嚇した。¹²⁾

併し、周知のやうに本條例の効果は大に問題である。ウェストミンスター和約に於て、クロムエルは「今後海上でイギリス船と出遭ひたるオランダ船は戰敗のしるしに帆を傾降すべし」との條項をオランダに押しつけることは出来たにしても、巨大な船腹を擁して傳統的に勢力を扶植して來たオランダの植民地貿易は到底新興イギリスの抜き得るところでなく、依然としてアメリカでは、ヴァージニア始め各州はより反抗的な法規を續々制定してオランダと大規模に貿易を取へてした。一六五六年、ヴァージニアは *Castle Duties* についてイギリス本國船を植民地船から不利益に區別し、¹³⁾ 一六五七年三月十三日のヴァージニア法も、また、「貿易上の制限は今日吾々の唯一の商品たる煙草の價格上騰を最大に障害する」と言明して、爾後一ホッグスヘッドにつき十志の關稅を支拂ひさへすれば、オランダ始め一般外國の船舶は自由に煙草を積取り得ると規定した。それだけではない。この年のヴァージニアは、或は海事審判所を設立して本國の海事裁判から獨立すべく身構へ、或はイギリス本國を含む諸外國の來航船に對して、ヴァージニア制定法遵守のために、二千磅の供託を要求した。等々。要するに、共和政權が続いた間のヴァージニアは、その公的記錄のどの個所に於ても、イギリス議會を通過した航海條例の權威を認めたと思

12) Hunter, *How England*, p. 132.

13) Beer, *Origins*, p. 411.

はれる節は見出せない。寧ろその反対、ヴァージニアはイギリスに反抗して自身の貿易または航海を規制した¹⁴⁾。

四

「リチャード二世以來時折り發令された航海條例は、外國商人に閉出しを喰せるか、又は島國に極めて重要な船員と船舶を増加させるためにイギリス船にプレファレンスを與へるか、この何れかを目的とするものであつた。」併し、一つには政治的事情がドイツ・ハンザを許容したこと、もう一つには外國商品需要量がイギリスの輸送力を超過してゐたことに因つて「これらの條例は出る端から次々に死文に歸せしめられた。ところが、これに對してクロムエルの航海條例は全く新しい意圖をもつて出て來た。全世界の海上運輸をオランダの手からイギリスに移さうといふのである。」¹⁵⁾だが、意圖は壯なりとは言へ、そこには、イギリスの二倍に及ぶ船腹を初めとし、ウィリアム・ペッテイーが「政治算術」の隨所に敵意を含めて羨望する種々な自然的傳統的條件がオランダ海運を遙に有利づけてゐた。従つて、このオランダを相手のクロムエル條例また殆んど死文に近く經濟的效果から遠くに置去られた。けれども、當時のイギリス重商主義はオランダ海運をリードすべく懸命であつた。でなくは、本國の産業資本は折角建設した植民地から絶縁されその回轉を停止されるからである。かくて、一六六〇年、政治的には王政が復古し、そこではクロムエルの仕方のすべては敢へて意識的に捨去られて顧られなかつたけれども、たゞ海運政策に於ては、國王チャールズ二世は登位第一年にクロムエルに倣ひ否それを一層擴大強化した航海條例 (with Charles II, Chapter 18) を出さなくてはならなかつた。

本條例は基本原則は固より用語まで一六五一年のクロムエル條例から藉りて來てゐる。併しクロムエルが著しく軍事的なるに對してこれは多分に經濟的である。既に王政復古成つて對王黨派の問題は一應解消して居たし、

14) Hunter, How England, p. 134-136.

1) A. D. Innes, The Maritime and Colonial Expansion of England under the Stuarts, 1931, p. 204.

また、單に軍事的態度だけで解決すべくイギリスは餘りに經濟的な大問題にぶつつかつてゐることが判つて來たからである。さて、クロムエル條例との主要相違點を見るに、先づ、本條例は造船獎勵のために特にイギリス建造船(English-built ships)の條項を新しく挿入してゐる。兎に角端的にオランダ船を追拂はうとしたクロムエルにとつては、イギリス船舶の増大を圖るなどは將來のことに屬して一應問題の外にあり、所有と操縱(船長及び船員の大多數)がイギリス人である船舶をイギリス船と規定すればよかつた。併し、ステープル原則の命ずる直接貿易は自國の商船を以てしてのみ可能である。従つて、次段に述べるやうに特にステープル原則を強行しやうとするチャールズ二世のイギリスは、自國船腹を増大すべく造船獎勵の基本的條件として、クロムエルに缺けてゐた「イギリス建造船」の條項を附加した。²⁾

ところで、一六六〇年の航海條例に於て最も著しい特徴の一つは「列舉商品」の條項である。即ち、砂糖・煙草・棉花・藍等の謂はゆる植民地貨物はイングランド・アイルランド・ウェールズ・ベルヴィック以外の何處にも輸送を禁止するといふ具體的規定であるが、この列舉商品(その後幾回にも互つてその品目は増加されたは、植民地貨物とは言へ、ヴァージニア・メアリーランドの煙草を別とすれば、すべて西印度の產物であつて、北部中部アメリカの產物は本國のそれと競争關係に立つ故に多くは除外された。かくして吾々はこゝに、イギリス・マニユファクチュアの重商主義を如實に見せつけられるのであるが、併し、この仕方にもとゞまつてゐては、原料調達のために植民地を確保したことにはなつても、マニユファクチュア製品の販路として植民地を確保したことにはならぬ。よつて三年後の一六六三年、チャールズ二世は第二の航海條例として貿易促進法(15th Charles II, Chapter 7)を制定した。即ち、植民地は、イギリス人の所有・操縱しイギリスにて建造されたる船舶にてイギリスから積出

2) 但し、操縱についてはクロムエル條例と異り、船長及び船員の四分の三がイギリス人たるべしと改められた。

されるに非ざれば、ヨーロッパ商品と雖もこれを輸入することを得ず、となし、文字通りイギリス本國を中央市場とする極めて窮屈なステール原則を強要した。

なほ更にイギリスは、以上の二つの法律をもつてしても行はれる脱法行爲を防止せんがために、一六七三年植民地關稅法（謂はゆるチャールズ二世の第三航海條例）を制定した。同法はアメリカに於けるイギリス植民地の或るものが、例へばニューアムステルダムを積替港とすることによつて間接にオランダその他の國々と貿易せんとして行ふアメリカ植民地相互間の輸送を取締るのを目的とし、列舉商品を積載して植民地を出航する船舶はすべて該商品がイングランド・ウェールズ・ベルヴィックに陸揚さるゝものなることの宣誓書を提出するか、然らざれば特別輸出税を支拂ふべし、と定めた。⁴⁾

併し、これらの航海條例は、それが度々（廢棄されるまで百四十回に亙つて）修補されねばならなかつたやうに、内容が甚だ曖昧で混亂を含んでゐた。この曖昧や混亂は時として、却つて當局者をして自分たちに好都合に規定を解釋利用せしめたとしても、とにかく、これが條例の迫力を著しく限定したことは争へない。⁵⁾ しかるに、また一方、當のイギリス自體これを強行し得ない客觀的事件が屢々訪れた。例へば、一六六五年對オランダ戰に於て甚しい船腹拂底に悩んだイギリスは早くも同年三月六日・十月二十日の法令によつて、イギリス——植民地間、外國——イギリス間の物資輸送には外國船の利用を認めざるを得なかつたし、また、この戰爭の後に結ばれたブレタ和約に於ては、イギリスはオランダ側の要求を容れて、ライン河を下航する商品はオランダ産と見做して、オランダ船の積取を認めるべく餘儀なくされた。⁶⁾ ところで、この航海條例に對する植民地特にアメリカの態度はどうかと言ふに、就中、本國と同種の貨物を産出するニューイングランド等にあつては、依然として「航海條例

- 4) E. R. Johnson, *American Commerce to 1789*, Carnegie Institution of Washington, Publication No. 215 A. Vol. I. II. Part I. p. 42.
- 5) Hunter, *How England*, p. 150.
- 6) Heckhoff, *Seeschifffahrt*, S. 112.

の眞實なる遵守に對する國王からの命令を等閑に附したる、否寧ろこれを輕蔑したる種々の行動」を繰返した。⁷⁾航海條例に殆んど痛痒を感じないかの如く、アメリカ植民地は自由に振舞ふた。⁸⁾イギリスとしては、クロムエルの條例が、違反船舶に對する處罰として、當該船舶並びに貨物を沒收し處分したる賣却高をイギリス國王と通告者とに二分すると爲してゐたるを改めて、チャールズ二世の條例では、三分法をとり、沒收物件賣上高の最初の三分の一は國王に、次の三分の一は違反船を捕へたる植民地の總督に、最後の三分の一は通告者に（若し違反船がイギリス本國で捕へられたるときは三分の二を國王に歸屬すべく規定し、⁹⁾これにより各植民地總督を誘ふて條例への協力を求め、また他の法律では屢々、「本法施行のために監督を怠りたる植民地總督は免黜、または一千磅の罰金に處す」なども嚇し、¹⁰⁾條例の實施に大いに努めたのである。併し、アメリカ各植民地としては、生存のためには敢へて本國の意思に反しなくてはならなかつた。殊に、名譽革命後ウィリアム三世の支持するウィツグ黨の重商主義がコルバールのフランスと植民地爭奪戰に忙殺してゐた間、アメリカ各州は却つて益々自主的な政策を樹てることが出來た。もはや以前のやうに本國内の宗教的黨派的對立に捲込まれることなく、アメリカはアメリカとして、各州は各州として、本國に抗しても自らのために政策した。ハノーヴァ王朝と共に初まるウィツグ黨ウォールポールの強力政治は特にこれを刺戟したやうである。例へば、一七一六年ニューヨーク州は同州建造船のみを噸稅から免除してイギリス本國よりの來航船を一般的に課稅した。¹¹⁾同様の法規は一七一七年ペンシルヴァニアの噸稅法・ニューハムプシヤアの火藥稅法等々についても見られる。¹²⁾一七一八年のマサチューセツツ法の如きは明に航海條例の意に背いて、すべての貨物の原産地よりの直輸入を許し、また、イギリス船には噸稅の免除を認めずとした。¹³⁾その他、多數の噸稅法・火藥稅法・水先案内法・造船獎勵法・船員法等々。かくして、イギリスは遂に

7) Hunter, How England., p. 158, 159. 8) Heckhoff, Seeschifffahrt., S. 112.

9) Hunter, How England., p. 145, 147.

10) 例へば、Johnson, American Commerce., p. 41.

11) 12) Hunter, How England., p. 245, 246.

一七一八年七月、各アメリカ植民地總督に對して『イギリス國王によつて承認さるゝまでは效力を發生せず』との條項を挿入することなくしては、イギリス本國の貿易または海運に關係する如何なる法律も、これを制定することを得ず¹⁴⁾と通達し、アメリカ各州の立法を本國に有利に統制しやうとした。併し乍ら、一七三三年の糖密條例 (6th George II, Chapter 13) 一七六五年印紙條例 (5th George III, Chapter 12) の出るに及んで、事態は經濟的といふより寧ろ政治的に惡化して、遂に十三州の獨立宣言を避けることを得なかつた。

五

ステープル原則は、自國の商船を特權づけつゝ或る段階まで來ると、却つてそれに狎れしめることによつて、その發展を束縛する。この場合、近世の航海條例は同じくステープル原則に立ち乍ら大洋を越えて植民地と關聯することによつて一應は世界史的な發展を遂げることが出來た。併し、要するにこのステープルも本國本位の重商主義または帝國主義を出るものではない。こゝに自ら航海條例の限度があり、メイ・フラワ號の清教徒の流れをくみ自山の天地と平民的良識に育てられたアメリカ人を反抗させた理がある。「何故に、その一半は外國人を祖先とする一國民がイギリス以外の他の世界からすべて遮斷されなくてはならぬのか。何故に、吾々の船はヨーロッパ又はアジアの生産物をたゞイギリスの港だけから輸入しなくてはならぬのか。」¹⁾固より、他の植民地より夙く高い文化に達してゐたアメリカにして初めて、等しくイギリス植民地に對する政策としての航海條例を問題に取上げることが出來たのであるが、さてこの場合、アメリカをして斯やうにイギリスに對抗せしめ得た經濟的條件の一つは外ならぬ植民地に數々の悲劇の種を蒔いた航海條例によつて助成されたアメリカ造船業である。²⁾取るに足らぬ二つの例外を別とすれば、イギリスの航海條例はすべて本國船と等しく植民地船を——外國船に

13) 14) Hunter, How England, p. 250.

1) L. Levi, History of British Commerce and the Economic Progress of British Nation, 1763-1870, 1972, p. 39.

2) 3) Beer, Commercial Policy., p. 155. 4) Beer, Commercial Policy., p. 135.

ブレファレンスして——保護した。³⁾ この意味に於て、航海條例は確にベンジャミン・フランクリンの言ふやうにアメリカにとつてアクセプタブルであつた。⁴⁾ 海岸線に近く至るところ造船適材の森林を豊富にもつ北部アメリカで、このために造船が盛んになつたこと勿論である。一六三一年 Winthrop によつて初めて船舶を建造したアメリカは、半世紀後にはニューイングランドの船舶をイギリス本國で賣るやうにまでなつた。⁵⁾ 當時のアメリカは本國に比べて大體三割安く造船が出来たのであるが、一七〇〇年には、Bellmont をして、ボストン市所屬の船舶だけでスコットランド・アイルランド全體の有する船舶を凌駕すると語らしめた。更に、一七二四年にはニューイングランド造船業の盛況はテムズ河畔の造船業者をして業務不振を國王に訴へしめた。⁷⁾ いま、獨立戰爭勃發當時について見るに、⁸⁾

噸數	イギリス建造船	アメリカ建造船	合 計
噸數	六〇五、〇〇〇	三七四、〇〇〇	九七九、〇〇〇
隻數	三、九〇八	二、三一一	六、二一九

中世から近世へかけて船艦資材を北歐バルチック沿岸諸國に仰いでゐたイギリスは、永く海軍と海運の死活をこの方面の支配者ハンザ同盟船に握られてゐた。或る人々はこのために起る不利益な貿易尻がイギリスをデリ貧に追込むと歎き、他の人々はこれに困り海軍の充實が妨げられ國が甚だしい危険に置かれると恐れた。⁹⁾ これに對し、チュウドル王朝のイギリスは、造船業の自立——延ては島國の一王國としての自立——のため、木材・鐵裝資材の自給に必死の努力を傾けた。¹⁰⁾ モスクワ會社の設立も主としてこの目的に出るものであつた。かうしたイギリスにとつて十七世紀にアメリカ植民地を獲たことは確に大きな祝福であつた。言ふまでもなく、それは主として右の北歐貿易の依存性から脱せんがためであつたが、他方また、本國と競争關係に立つアメリカの製造工業を

5) Beer, Commercial Policy, p. 155, 156. 6) Johnson, American Commerce, p. 73.

7) Beer, Commercial Policy, p. 156.; Cunningham, Growth, Modern Times p. 497, 480

8) Hunter, Flow England, p. 307.

9) Beer, Commercial Policy, p. 56.

して船艦資材の生産に轉業せしめやうとするステープル原則からも來てゐた。¹¹⁾かくして、イギリスは木材・大麻・ビッチ・タール等の生産にニューイングランドを驅り立てたのであるが、十八世紀初頭スエーデン・タール會社からビッチ・タールの供給を拒絶されて以來、この政策意圖は特に鞏固となつた。即ち、スペイン王位繼承戦争起るに及んでアメリカよりの船艦資材を列強商品のリストに加へ、その輸入に對しては獎勵金（天々噸當り、ビッチには四磅、樹脂には三磅、大麻には六磅、マストには一磅）を交付すると共に、ニューイングランド・ニューヨーク・ニュージャージーに於ける自然生のこれら船艦資材を濫採または放火する者を嚴罰に處することとした。（Anne, Chapter 10.）¹²⁾ところが、このやうにステープル原則に固執したイギリスとしては、當然に、毛織物工業・鐵工業に對して爲したと同じやうに、本國の造船業に對する「敵對的競争者」としてアメリカ造船業を制限すべきであつた。併し、驚くべきことにはこれに氣がつかなかつた。¹³⁾かくて、航海條例の特典に刺戟されたアメリカの造船または海運は著しく發達し、遂にはイギリスに對抗して大西洋の航權にも發言權を有つやうになる。「皮肉なことには航海條例から直接に利益を受けた唯一の植民地は、イギリス政治家が全然關心を拂はなかつたニューイングランドであつた。イギリス海運の保護助成といふのは航海條例にとつては表面の目的であつた。事實、この目的に副ふては大した結果は出てゐない。併し、少くともニューイングランドの造船業を刺戟することには航海條例は大いに役立つた。」¹³⁾かくて、この意味に於て、チュルゴウの謂はゆる「熱すればひとりでに樹から離れる果實」を熱さすやうに導いたのは、外ならぬイギリス海運の守護神としての航海條例であつた。

紙面の都合上、本稿はアメリカ獨立宣言までの考察にとどめた。それ以後の問題については他の機會に譲る。なほ前稿「チヌウドル王朝の海運政策」に於て説き及び得なかつた「海運政策と漁業政策」については、「交通文化」第十六號所載の拙稿を参照されたい。

10) 佐波、チヌウドル王朝の海運政策、本誌第五十一卷第一號参照。

11) Beer, Commercial Policy., p. 92.

12) Beer, Commercial Policy., p. 94, 95.; Hunter, How England., p. 231.

13) 14) Cunningham, Growth, Modern Times p. 479, 480.